

**BYZANTİON ŞEHİR DEVLETİ'NİN KLASİK ÇAĞ'DA ( M.Ö.500-300 )  
İSTANBUL BOĞAZI ÜZERİNDEKİ TİCARETİ KONTROL MESELESİ**

**Yrd.Doç.Dr. Muzaffer DEMİR\***

**ÖZET**

Byzantion'un coğrafi konumunun kendisine getirdiği avantajlar ve dezavantajlar konusunda bize kapsamlı bir şekilde bilgi veren tek metin, M.Ö.2.yüzyılda yazılan Polybius'un "*Roma İmparatorluğu'nun Yükselişi*" adlı eserinde yer alır. Günümüz Eskiçağ Tarihi araştırmacıları Antik Çağ'da Karadeniz ile Ege arasındaki ticaretin nitelikleri, kapsamı ve bu ticaretin Byzantion şehir devletinin ithalat ve ihracatına faydaları üzerindeki incelemelerinde bu metni kullanırlar. Biz ise Byzantion şehir devletinin coğrafi konumundan dolayı, Karadeniz ticaretindeki transit vergi uygulamalarının sebep ve sonuçlarını incelemeye çalışarak bunun günümüze yansımaları üzerinde duracağız.

M.Ö.500-200 yılları arasında Boğazlar üzerinden Karadeniz kıyılarında ticaret yapan gemilere bazı kısa aralıklarla Byzantion'da geçiş vergisi uygulandığı görülür. Byzantion şehir devletinin zaaf içinde olduğu dönemlerde ve güçlü dış devletlerin politik baskıları neticesinde bu uygulamalara başvurulur. Byzantion şehir devletinin kendisi M.Ö 3.yüzyılın sonunda görülen ekonomik darboğazdan kurtulmak amacıyla civar devletlerin itirazlarına rağmen bu geçiş vergisini ilk kez uygulamak zorunda kalır. Ancak bu bir savaş sebebi sayılır.

**Anahtar Kelimeler:** Byzantion, Klasik Çağ, İstanbul, Boğazlar, Ticaret

**THE QUESTION OF CONTROLLING TRADE THROUGH BOSPHORUS  
BY THE CITY-STATE OF BYZANTİON DURING THE CLASSICAL AGE  
(500-300 B.C)**

**ABSTRACT**

The only account, giving us information about the advantages and disadvantages of Byzantion's geographic situation, takes place in Polybius' work,

Muğla Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.

## M.DEMİR/BYZANTION ŞEHİR DEVLETİ'NİN KLASİK ÇAĞ'DA ( M.Ö.500-300 )...

"The Rise of the Roman Empire", written in 2.nd century B.C. Modern scholars use this account in their works containing the subjects of the extent and aspects of trade between the Aegean and the Black Sea World in antiquity as well as its benefits for Byzantium's imports and exports. On account of Byzantium's geographic situation as emphasised in this account, we, on the other hand, shall discuss the reasons for the imposition of transit tithes on Black Sea trade; its consequences and comparison with the present day developments.

It is seen that from time to time a transit tax was temporarily imposed in Byzantium on the merchant ships trading with the Black Sea through the Straits between 500 and 200 B.C. This sort of a policy was carried on at times when Byzantium state was weak and as a result of military pressures of stronger foreign states. Despite the opposition of neighbouring states, Byzantium state itself was compelled to impose this transit tax for the first time due to the economic difficulties occurred towards the end of 3.rd century BC. However, a war broke out because of this.

**Key Words:** Byzantium, Classical Age, Istanbul, Straits, Trade.

Genelde Karadeniz ticareti ve özel olarak bunda M.Ö. 7.yüzyılda Megaralılar tarafından kurulan, kuruluş yeri ve kurucusu Byzas'a atfen Byzantium olarak adlandırılan Byzantium şehir devletinin rolü düşünüldüğünde akla gelen tek bir Eskiçağ metni vardır. Bu metin M.Ö.3.yüzyılın sonunda Byzantium'lularla Rodoslular arasında yapılan savaşın temel nedenlerini açıklayan Polybius'a aittir:

Denize göre Byzantium'un pozisyonu kendi güvenliği ve refahı açısından dünyanın bu kesimindeki herhangi bir şehirden daha fazla avantajlar arz etmektedir. Fakat karaya göre durum tam anlamıyla tersinedir. Denize bakıldığında Karadeniz'e girişi tamamiyle öyle bir şekilde kontrol eder ki Byzantium'luların rızası olmaksızın kimse Karadeniz'e giremez veya Karadeniz'den dışarıya yelken açamaz. Bunun sonucu da Byzantium'un dünyanın diğer şehirlerinin günlük gereksinimleri için ihtiyaç duyduğu ve özellikle Karadeniz'in zengin olduğu bu sayılı ürünlerin sağlanması üzerine kesin bir kontrol uygulayabilmesidir. Hayatın ihtiyaçları dikkate alındığında hiç şüphe götürmeyen gerçek şudur ki Karadeniz'i çevreleyen topraklar; büyük miktarlarda ve yüksek kalitede sığırlar ve köleler sağlar; ve lüks şeylerle ilgili olarak aynı bölgeler bize [Hellenler'e] sadece bal, balmumu ve büyük miktarda konserve balığı sağlamakla kalmayıp aynı zamanda bizim ülkelerimizin üretilen fazla ürünlerini, yani zeytin yağı ve her çeşit şarabı alırlar. İhtiyaç duyduğumuzda bazen bize hububat sağladıkları ve bazen bizden hububat ithal ettikleri iki yönlü bir trafik vardır. Eğer Byzantium' hıllar

## M.DEMİR/BYZANTION ŞEHİR DEVLETİ'NİN KLASİK CAĞ'DA ( M.Ö.500-300 )...

Hellenler'e karşı kasten düşmanca bir tavır takınmış; geçmişte veya şimdiki zamanda Galyahlar'la veya Trakyalılarla ittifak etmiş; veya şehirlerini onlara [Galyahlar ve Trakyalılar] karşı savunmayıp tekrar hepbirlikte terketmiş olsalardı, Byzantion'lular Hellenler'i tamamıyla bu ticaretten mahrum bırakılabilirlerdi ve bu durum Hellenler'i çok fazla bir zarara uğratabilirdi. Çünkü boğazların darlığı ve kıyılarında yaşayan barbarların sayısının çok olması sebebi ile Hellen gemilerinin Karadeniz'e seyahati imkansız olurdu. Hiç şüphesiz Byzantion'lular buldukları konumdan dolayı en büyük finansal yararı elde edebilmekteydiler. Çünkü onlar kendilerine kâr getirecek bir şekilde fazla ürünlerinin çoğunluğunu kolaylıkla ihraç edebilmekte ve neye ihtiyaç duyarlarsa ithal edebilmekteydiler. Bununla kalmayıp yukarıda işaret ettiğim gibi diğer insanlara büyük hizmetlerde bulunmaktaydılar. Bu sebeple Byzantion'tuların bütün Hellas'a faydaları olduklarından dolayı sadece şükran duymakla kalmayıp aynı zamanda barbarlar tarafından ne zaman tehdit edilirse onlara Hellas halkının tam desteği sağlanmalıdır.

M.Ö.3.yüzyılın sonunda Keltliler tarafından ağır bir şekilde vergi ödemeye zorlandıklarında Byzantion'lular, Hellenler'e onlardan bu krizde yardım ve destek isteyen elçiler göndermeye başladılar; fakat Hellen şehirlerinin büyük çoğunluğu bu konuya ilgi göstermediğinden Byzantion'lular Karadeniz'e giren gemilerden vergi almaya zorlandılar. Karadeniz'den getirilen mallar üzerine Byzantion'lular tarafından vergi konulması herkesin büyük kaybına neden olduğundan uygun görülmedi. Büyük bir hoşnutsuzluk meydana geldi ve denizcilikle uğraşan bütün tüccarlar tarafından lider olarak düşünülen Rodoslular'a şikayet ettiler. Bunun üzerine Rodoslular kendileri ve komşularının maruz kaldığı kayıplardan dolayı harekete geçerek, Byzantion'a bu verginin kaldırılmasını isteyen bir delege heyeti göndermekle işe başladılar. Bu dönemde Byzantion hükümetinin başında bulunan Hekatodoros ve Olimpiodoros sunmuş oldukları kendi savlarının doğruluğuna inanarak Rodos delege heyeti ile yaptıkları toplantıda Rodoslular'ın geçiş vergisinin kaldırılması üzerindeki isteklerini reddettiler. Bunun üzerine Rodos delege heyeti bir şey elde edemeden toplantıyı terketti ve Byzantion'a karşı savaşmaya karar verdi.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Polybius, IV.38 v.d.

<sup>2</sup> Polybius, IV.46.5-IV.47.6.

## MLDEMİR/BYZANTION ŞEHİR DEVLETİ'NİN KLASİK CAĞDA (M.Ö.500-300)...

Polybius'un yukarıda aktarılan metninin ana teması Byzantion'luların dost Hellen kardeşlerinden daha fazlasını hakettikleri ve Rodosluların savaşa gitmekle onların halinden anlamadıklarıdır. Byzantion şehrinde yaşayan Hellenler, Polybius tarafından Karadeniz ve Ege arasındaki deniz taşımacılığına engel oldukları düşünülen barbarları uzaklaştırmış ve Karadeniz ticaretini mümkün kılmışlardır. Polybius Byzantion'un büyümekte olan barbar tehdidini ( Keltler ) Hellen kardeşlerinin yardımı olmaksızın daha fazla önleyemeyeceğini, ancak bu yardımın reddedilmesi sebebiyle Byzantion'un son çare olarak Karadeniz ticaretini vergiye bağlamak zorunda kalmalarından dolayı suçlanamayacaklarını savunur.

Polybius'un amacı Byzantion'un Karadeniz ile Ege arasındaki deniz geçidini kontrol etmesini göstermektir. Çünkü bu onun açıklamaya çalıştığı çatışmanın meydana geldiği yerdir. Byzantion yeni bir geçiş vergisi uygulayarak bu konumunu sürdürmeye zorlanmıştır. Aşağıda sunulan makalede, Polybius'un bu hükmündeki haklılığı sorgulanmaya çalışılacaktır.

Polybius Byzantion'un Karadeniz ticaretini kolaylıkla kontrol edebilecek bir yerde olmasını bu şehrin bir avantajı olarak kabul eder. Fakat şunu hemen vurgulamak gerekir ki Byzantion'un pratik olarak faydalanabildiği en büyük avantaj Karadeniz ticari trafiğini kontrol ederek gemilerden geçiş parası almaktan çok, geçmekte olan gemilerin liman olanaklarından faydalanmak için bu şehre liman vergisi ödemesinden kaynaklanmaktadır. Zaten Polybius da bunu bu şehrin kendine has bir mükemmel özelliği olarak sonraki metinlerinde bildirir. Açıkladığı gibi meydana gelen akıntının, gemilerin Kadıköy' (Kalkhedon) den daha çok Byzantion'a demirlemelerine yol açması ve Byzantion şehrine coğrafik yaklaşımın daha kolay olması bu şehre avantaj sağlar ve şunları eklemektedir: *Çanakkale boğazından gelen bir Güney Rüzgarı veya Karadenizden' den Hellespont'a esen Etesian Rüzgarları önünde ilerleyen bir gemi için Byzantion'dan Marmara Denizi'nin ağzındaki Abydos*

## MDEMİR/BYZANTION ŞEHİR DEVLETİNİN KLASİK CAĞDA (M.Ö.500-300)...

ve Sestos<sup>3</sup> şehirlerine kadar Avrupa kıyısını takip eden bir rota ve aynı şekilde dönüş doğrudan ve kolaydır.<sup>4</sup> Buna Polybius'un ekmediği Haliç körfezinin ve tepedeki Byzantion şehrinin arkasında Marmara'yı gören deniz kısmının gemilerin fırtınalardan korunmasına uygun bir coğrafya arzettiği düşünülürse, Byzantion'un transit geçiş yapan gemilerin konaklamasından büyük gelirler elde etmiş olabileceğini de kabul etmek gerekir. Bu bağlamda Polybius' a hak vermemek elde değildir.

Byzantion aynı zamanda transit geçiş yapan gemilerden geçiş vergisi alabilecek bir konumda olmasına rağmen, M.Ö.220 yılından önceki bir tarihte Byzantion'un tek başına böyle bir uygulama yaptığına dair bir delil yoktur. Bu tarihte de Polybius'un belirttiği gibi zorunluluktan dolayı böyle bir uygulamaya gidilmiştir. Diğer taraftan günümüze kadar gelebilmiş deliller ışığında değerlendirildiğinde Byzantion'un liman hizmetlerinden sağlayabildiği yüksek miktardaki gelir ve geçiş vergisi uygulayabilecek bir konumda olmasını Polybius'un ifadesini tersine aslında bu şehrin kendisinin tamamıyla yararına olduğu söylenemez. Bunun sebebi ise bu konumundan yararlanmak isteyen dış güçlerin bu şehre daha fazla dışarıdan müdahalede bulunarak şehrin politik dengelerini bozmuş olması gibi görünüyor.

M.Ö.490' ların erken dönemindeki İonya ayaklanması sırasında Herodot Miletli Histiaios'un daha sonra ayaklanmaya katıldığını, fakat Milet'e girmesine rağmen ayaklanmanın önderliğinin ona verilmediğinden söz eder. Khios ( Sakız ) ona gemiler vermeyi reddeder. Buna rağmen Lesboslular' (Midilli ) dan gemiler sağladıktan sonra, Çanakkale boğazına gider.<sup>5</sup> Herodot daha sonra bize bu şahsın Milet Persli'ler tarafından ele geçirildiğinde Byzantion da olduğunu ve Karadeniz

<sup>3</sup> Çanakkale Boğazı'nın en dar kısmında Asya ( Abydos ) ve Avrupa ( Sestos ) kanadında bulunan karşılıklı iki şehir.

<sup>4</sup> Polybius, IV.44 v.d.

## M.DEMİR/BYZANTION ŞEHİR DEVLETİ'NİN KLASİK ÇAĞ'DA ( M.Ö.500-300)..

den çıkan özellikle İonya'ya ait gemilerin önünü kestiğini anlatır.<sup>6</sup> Görüldüğü kadarı ile Histiaios Miletos'u ele geçirebilecek kadar güç ve para toplama kabiliyetini gösteremeyince Byzantion'a gitmeye karar verir. Coğrafi olarak gemilerin önünün kesilmesinin kolay olmasından dolayı Byzantion'u tercih etmiş gibi görünüyor. Fakat Herodot'un belirttiği gibi en önemli nokta kısa sürede mali olarak güçlenmek ve aynı zamanda intikam almak için sadece İonya'ya ait gemileri engellemesidir. Durum onu gösteriyor ki Histiaios, Ege'deki çeşitli Hellen şehirlerinden ticaret gemilerinin tümüne müdahaleyle gasp etme cesareti gösterememiştir. Bu bağlamda Histiaios'un Byzantion'u ele geçirecek böyle kapsamlı bir müdahalede bulunduğu dair de bir delil yoktur. Byzantion muhtemelen bu dönemde İonyalılar'ın ve özellikle Miletliler'in dışarıdan müdahale edemeyecek kadar güçsüz olmasından dolayı böyle kısa süreli bir harekate göz yummuş gibi görünüyor.

M.Ö.5. yüzyılın ikinci yarısında karşı konamaz deniz gücünü kullanarak kendi gelirlerine büyük bir kazanç getirebilecek durumda olan Attika Delos Deniz Birliği'nin bile bir geçiş vergisini Bosphorus<sup>1</sup> ( İstanbul Boğazı ) da uyguladığına dair tek olay vardır ve bu olayda aşağıda tartışıldığı gibi bu yönde uzun vadeli bir politikadan çok konjoktürden kaynaklanan kısa süreli ve zorunlu bir teşebbüs olarak görünmektedir.<sup>7</sup>

Böyle bir geçiş vergisini Atinalılar Byzantion'un karşısındaki Khrisopolis ( Kadıköy de bir yer, muhtemelen bugünkü Üsküdar ) de M.Ö.410'da uygulamışlardır.

<sup>5</sup> Herodot, VI.5

<sup>6</sup> Herodot, VI.26

<sup>7</sup> Bu dönemde Attika Delos Deniz Birliği'nin Boğazlar'dan geçen gemileri engellediğine dair herhangi bir delil yoktur. Peloponnesos Savaşı sırasında Boğazlarda konuşlandırılan *Hellespontophylakes'in* ( Çanakkale Boğazı Muhafızları ) gemilerin geçişlerini kontrol etmekten çok Boğazlar'dan geçip Atina veya müttefiklerine giden ticaret gemilerinin korumasını yaptıkları büyük bir olasılıktır. Bu tartışma ve kaynaklar için bak: M. Demir, *Aspects of Athenian Relations with the Black Sea Region between 600 and 300 BC* ( Doktora

Ksenophon Atina generali Alkibiades' in acilen paraya ihtiyaç duyduğundan Kyzikos, Perinthos ( Marmara Ereğlisi) ve Selimbria ( Silivri )' ya yelken açıp bu şehir halklarından M.Ö.410'da büyük miktarlarda vergi topladığını bildiriyor. Ve şöyle devam ediyor: *Selimbria dan sonra Kalkhedon [Kadıköy] dahi Chrysopolis' e ilerlediler ve istihkâm haline getirip şehirde gümrük evi kurdular, ve Karadeniz den gelen gemilerden onda bir nispetinde vergi toplamaya koyuldular; aynı zamanda orada 30 gemilik bir garnizonla, iki general Theramenes ve Eumakhos'u hisari kumanda etmek, çıkış yapan gemilere eşlik etmek ve düşmana herhangi bir şekilde zarar verebilmek için orada bıraktılar. Diğer generaller Hellespont'a geri döndü.*<sup>6</sup> Diodoros'un rivayeti ise kısa olmakla birlikte Ksenophon'un ki ile uyuşmaktadır: *"Kyzikos [ Çanakkale Boğazı'nın Asya kısmında ] şehri civarında olan generaller Kalkhedon '[Üsküdar] a yelken açarak orada Khrisopolis hisarını kurdular ve geride yeterince bir kuvvet bıraktılar; ve görevli olan askerlere Karadenizden gelen gemilerden onda birlik bir vergi toplama emri verildi. Bundan sonra güçlerini böldüler ve general Theramenes, Kalkhedon ve Byzantion 'u kuşatmak için 50 gemi ile geride bırakıldı."*<sup>8</sup>

Burada ilgi çekici olan Diodoros'un onda birlik bu verginin daha sonraki Byzantion ve Kalkhedon kuşatması ile bir bağlantısı olabileceğini ima etmesidir. Çünkü rivayetinde Atinalılar'ın bu vergiyi koyduktan hemen sonra adı geçen şehirleri kuşatmaya aldığını bildiriyor. Diğer taraftan yukarıda aktarılan Ksenophon'un rivayetini iyice analiz ettiğimizde politik ve askeri nedenlerden dolayı, diğer bir deyişle Byzantion şehir devletini dize getirebilmek için bu çeşit bir harekate o zamanda başvurulmuş olunabilirdi.

Tezi), 1999, Exeter Üniversitesi, Exeter, s. 144 v.d.

<sup>8</sup> Ksenophon, *Hellenika*, 1.1.22. Bu konudaki tartışma için bk.: J. Hasebroek, *Trade and Politics in Ancient Greece*, London, 1933, s. 162-3.

## M.DEMİR/BYZANTION ŞEHİR DEVLETİNİN KLASİK CAĞDA (M.Ö.500-300)...

Bu bağlamda basit bir soru sormak gerekirse "Neden Atinalılar gümrük evini her hangi bir karşı saldırı karşısında daha iyi savunabilecekleri ve boğazın daha dar olduğu Çanakkale Boğazı'nda ellerinde bulunan Sestos şehrinde kurmadılar?" Bu geçiş vergisinin Sestos'da alınmamasında Byzantion şehrinin tekrar ele geçirilmek istenmesi muhtemelen etkili bir faktör olmuş olabilir. Dolayısıyla daha uygun olan Çanakkale Boğazı'nda bir yer seçeceklerine Khrisopolis'i tercih ederler. Polybius'un bize anlattığına göre bu şehir muhtemelen Karadeniz den Byzantion'a akıntının ulaşmadan önceki Asya tarafındaki bir noktadaydı.<sup>10</sup> Böylelikle bu hisar özellikle Karadenizden gelen gemilere vergi uygulayabilecek çok elverişli bir yerdedi. Ksenophon'a göre verginin toplanması orada bırakılan kalıcı bir askeri gücün sorumluluğundaydı ve onlar aynı zamanda çıkış yapan gemilere eşlik edecekler ve Byzantion'luları her ne şekilde olursa olsun zarara uğratacaklardı. Böylelikle aynı zamanda Atinalılar kendiliklerinden ayaklanmış olan Byzantion veya Kalkhedonlular'ın temel ihtiyaçlarını sağlamalarını önlemek için gayret etmiş olabilirlerdi. Bu ihtiyaçlar sadece hububat değil aynı zamanda Karadeniz'den getirilebilecek paralı askerleri de kapsayabilirdi. Byzantion'luların temel ihtiyaçlarının deniz yolundan gelmesinin önünün kesilmesi onların M.Ö.408 de Atinalılar'a teslim olmasında etkili olmuş olabilir." Karadan kara ticaretini önleyebilecek düşman barbar kabileleri tarafından kuşatılmışlardı.<sup>12</sup> Aynı zamanda Ksenophon'un rivayetinde de belirttiği gibi Atinalılar Karadeniz'den çıkan gemilere Byzantion'a varmadan eşlik ederek Byzantion'lular'ı liman vergisi almaktan mahrum

<sup>9</sup> Diodorus, XIII.64.2-3.

<sup>10</sup> Polybius, IV.44

<sup>11</sup> M.Ö.411 yazında Spartalılar Byzantion ve Kalkhedon'a bir sefer düzenleyerek Byzantion'un Atinalılar'dan ayaklanmasını sağlamışlardı. Thukydides, VIII.80 ve Ksenophon, *Hellenika*, I.1.35-36; I.3.16-22.

<sup>12</sup> Polybius, IV.45 v.d.



## M.DEMİR/BYZANTION ŞEHİR DEVLETİ'NİN KLASİK CAĞ'DA ( M.Ö.500-300 )...

edebilirlerdi. Böylece muhtemelen gelirlerini çok büyük oranda ticarete bağlamış olan Byzantion temel maddeleri alabilmek için gerekli olan parayı bulamayabilirdi.

Kısaca belirtmek gerekirse, Byzantion'un tekrar ele geçirilmesi Atina'nın bölgedeki konumunu koruması açısından çok önemli olduğundan, Atinalılar'ın bu geçiş vergisini uygulamalarının temel sebebi, Bizanlılar'ı tekrar ittifaka zorlamaya yönelik gibi görünmektedir.

Aynı zamanda şu unutulmamalıdır ki vasal devletlere ihraç ve ithal vergilerinin M.Ö.413'de uygulanmasından üç yıl sonra Atinalılar böyle bir uygulamaya başvurmuşlardır.<sup>13</sup> Eğer gerçekten paraya ihtiyaç duymuş olsalardı onlar bu geçiş vergisini kolaylıkla M.Ö. 413 de almaya başlayabilirlerdi. Bunun sebebi Byzantion'luların o zamanda Atinalılar'a karşı ayaklanmamış olması ve daha sonra ayaklandıklarında Atinalılar'ın onları ittifaka zorlamak için böyle bir politikaya başvurması olabilir. Byzantion ve Kalhedonlular Atinalılar'ın vasal devletleri iken Atinalılar onlardan liman vergileri toplamayı başarmışlardı. Fakat daha sonra, Byzantion'lular ayaklandığı için Atinalılar muhtemelen tekrar bu geliri karşılamanın en iyi yolunun Khriopolis'e bir vergi evi kurup Byzantion'a gidebilecek bütün gemilerin önünü keserek bu gemileri Khriopolis'e yönlendirip liman vergilerini toplamak olduğunu düşündüler. Buna rağmen asıl amaç liman olanaklarının daha güzel olduğu Byzantion'u tekrar ittifaka zorlamak gibi görünüyor. Bunun Atina'nın finansal krizinin çözülmesinde ne kadar faydalı olduğunu bilmiyoruz. Fakat bu vasal devletlerin ihraç ve ithal vergilerinin haricinde gelirlerinin küçük bir miktarını oluşturuyor olmalıydı. Çünkü Byzantion coğrafi konum olarak çok daha elverişli

<sup>13</sup> İhraç ve ithal vergilerinin tarihi için bakılacak kaynaklar: B.D. Meritt, *Athenian Financial Documents of the Fifth Century*, Ann Arbor, 1932, s.16-7 ve "Greek Inscriptions" *Hesperia* 5, 1936, s.388-9; K.J Dover, *A Historical Commentary on Thucydides*, 1945-81, 4. Cilt, s.401-3; H.B. Mattingly, "Periclean Imperialism" *Ancient Society and Institutions: Studies Presented to Victor Ehrenberg on his 75 th Birthday*, ed. E. Badian, 1966, s. 199-200 ve "Two notes on

## M.DEMİR/BYZANTION ŞEHİR DEVLETİNİN KLASİK CAĞ'DA (M.Ö.500-300)...

olduğundan ve bütün Hellen dünyasından tüccarların çıkarlarına zarar vermeden ve zorlamadan liman vergileri gelirleri ile daha büyük karlar getireceğinden Khrisopolis'de uygulanan geçiş vergisine daha fazla ihtiyaç duyulmayacaktı. Zaten bu vergi iki yıl sonra Byzantion ele geçirildiğinde kaldırılmıştır.

*Karadeniz'e giden gemilere ilk geçiş vergisi uygulanmasına teşebbüs edilen kasaba Chrysopolis'di. Bu yeri Atinalılar Alkibiades'in tavsiyesi üzerine derhal işgal etmişlerdi ve Chrysopolis'den yolcular kendilerini akıntıya verirler, bu akıntı onları ister istemez Byzantion'a taşırdı.*<sup>14</sup> Polybius'un bu açıklamasına göre Atinalılar böyle bir politikaya ilk kez başvururlar ve bu vergi sadece Karadeniz'e giden gemilere değil aynı zamanda oradan gelen gemilere de uygulanır. Bu uygulama aynı zamanda Karadeniz'e gitmek için Byzantion'da duran gemilerden bu şehrin liman vergisi almasını engelleyecekti. Polybius'un asıl ilgisi Khrisopolis'in Byzantion'dan sonra Karadeniz'e giren ve çıkan gemilerin yük boşaltabilecekleri ve önlerinin kesilebileceği tek yer olması gibi görünüyor. Muhtemelen Çanakkale Boğazı'nda operasyonlardaki tecrübesinden dolayı bölgeyi çok iyi bilen Alkibiades'in tavsiyesi üzerine Atinalılar bu vergi istasyonunu kurdular. Sonuç olarak bu metodu takip ederek yüksek miktarda vergi toplamaya ve aynı zamanda asıl amaçları olan Byzantion'u tekrar ittifaka zorlamayı başardılar.

M.ÖAyüzyılda da Atinalılar bir defaya mahsus ve geçici olmak üzere böyle bir geçiş vergisi toplama teşebbüsünde bulunmuşlardır. M.Ö. 390'da Atinalılar Ege Denizi'ndeki Sparta deniz gücünün önünü kesmek için Thrasibulos'un emri altında 40 gemilik bir donanma gönderirler. Asıl amaç Rodos adasındaki demokratlara Sparta müdahalesine karşı yardım etmektir.<sup>15</sup> Thrasibulos sefere çıktıktan hemen sonra

Athenian Financial Documents" *Annals of British School at Athens*, 1967, s.13-4.

<sup>14</sup> Polybius, IV.44.

<sup>15</sup> Ksenophon, *a.g.e.*, IV.8.25-26.

Rodos'a sefer düzenlemenin gereksiz olduğunun farkına vardı. Bunun yerine Atina devletinin çıkarlarına daha faydalı olacağını düşünerek Çanakkale Boğazı'na yönelir. İlk önce Odrysian Kralı Amadokos ve Atinalılar'ın Trakya sahillerindeki Hellen şehirleri ile ilişkilerini düzelterek düşünerek bu krallığın Trakya sahillerinin yöneticisi Seuthes arasında arabuluculuk yaparak onlar ile bir ittifak düzenler.<sup>16</sup> İttifaktan sonra hatta Asya tarafındaki Hellen şehirleri bile Atinalılarla dostça ilişkiye girmeye başlarlar. Bu Odrysian Krallığı'nın o zamanda bu şehirler üzerinde büyük bir nüfuzla sahip olduğunun bir delilidir. Daha sonra Ksenophon bize şöyle aktarıyor: [Thrasibulos] *Byzantion'a yelken açtı ve Karadenizden gelmekte olan gemiler üzerine onda birlik bir vergi tahsis etti. Aynı zamanda Byzantion hükümetini oligarşiden demokrasiye çevirdi, böylelikle Byzantion 'lular mümkün olan en yüksek sayıda Atinalı'nın şehirde bulunmasını görmeye üzülmediler.*<sup>17</sup>

Göründüğü kadarı ile Thrasibulos'un Çanakkale Boğazı'na olan harekâtı temel bir hedefi olmaktan çok o anın şartları tarafından yönlendirilmiştir. Bu gerçek onun bu seferi ani bir kararla daha sonra Çanakkale Boğazı' na düzenlemeye karar vermesinden açık bir şekilde anlaşılmaktadır.<sup>18</sup> Ana hedefi Atinalılar'ı acil olarak o yıldaki ekonomik krizden çıkarmak için para toplamaktı.<sup>19</sup> Bu geçiş vergisi alma

<sup>16</sup> Odrysian Krallığı yöneticileri ile M.Ö. 390-389 yıllarında yapmış olduğu müzakereler için bak: Z.H. Archibald, *The Odrysian Kingdom of Thrace*, Oxford, 1998, s.124-125.

<sup>17</sup> Ksenophon, *a.g.e.*, IV.8.27

<sup>18</sup> O sefer halinde iken onun saldırısının gerçek seyrini değiştirdiğinden dolayı Atina şehrinde şikayette bulunulmuştur ( *Lysias.XXVIII.51* ).

<sup>19</sup> Aynı zamanda Thasos ve muhtemelen Samothrake ( Semadirek ) yide ele geçirdi ( *Demosthenes.XX.59*, Ksenophon, *a.g.e.*, V.1.7). Thasos'dan 5% lik bir vergi ödenmesi istendi. Bu 5% lik vergi aynı zamanda Thrasibulos'un M.Ö.390 veya 389 de ziyaret ettiği Klazomenai'da da rastlanır. M.N. Tod, *A Selection of Greek Historical Inscriptions*, 2 Cilt, Oxford, 1933-48, no: 114 ve P. Harding, *From the end of the Peloponnesian War to the battle of Ipsus: translated documents of Greece and Rome*, Cambridge, 1985, no: 26. Atina şehrinde hissedilen hazinedeki para kıtlığı ve generallerin operasyon düzenledikleri yerlerdeki acil para ihtiyacı için bak: Aristophanes. *Ecclesiazusae*. 823 v.d, 1006 v.d.

## M.DEMJR/BYZANTION ŞEHİR DEVLETİ'NİN KLASİK ÇAĞ'DA ( M.Ö.500-300 )...

politikası da uzun vadeli olarak uygulanmamış gibi görünüyor. Çünkü bu verginin toplanmasının sürekli olarak tekelleştirilmesine yönelik herhangi bir girişim, önceden de belirttiğim gibi uluslararası tüccarlardan ve onların bağlı oldukları devletlerden gelebilecek baskıya dayanamazdı.<sup>20</sup> Özellikle şu vurgulanmalıdır ki o zamanda o bölgeye hakim ve güçlü olan Odrysian Krallığı'nın desteği olmasaydı, Atinalılar buna asla teşebbüs edemezlerdi.

Atinalılar böyle bir geçiş vergisini uzun zaman yürürlükte tutamazlardı. Çünkü bu Atinalılar'ın vasal devletlerinden yardıma her zamankinden daha çok muhtaç oldukları Peloponnesos Savaşı sırasında yukarıda aktarılan Rodos ile savaş olayında görüldüğü gibi, Marmara ve Ege bölgelerindeki Hellen şehirlerinin hoşnutsuzluğuna yol açabilirdi. Diğer taraftan bu verginin Atinalılar'ın müttefiklerinden alınmadığı savunabilir. Fakat aksine, yukarıda rivayet edilen ilgili kaynaklar bunun Karadeniz'den gelmekte olan bütün gemilere uygulandığını bildiriyor. Buna ilâveten, böyle bir seçici politikanın zorlanarak uygulanması sorunlu olabilirdi. Çünkü çeşitli Hellen şehirlerinin tüccarlarının herbiri taşıdıkları malları Atina veya müttefiklerinin limanlarına götürdüklerini kolaylıkla iddia edebilirlerdi.

Atinalılar surları arkasında savunmaya yönelik bir strateji uyguladıkları Peloponnesos Savaşı sırasında ( M.Ö.431-405 ) deniz ticaretine daha bağımlı hale gelmişlerdi. Eğer bu zamanda Karadeniz bölgesinden deniz ticaretine daha çok bağımlı duruma geldiler ise, Atinalılar'ın böyle bir geçiş vergisi uygulamaları mantıklı değildir. Ege'nin değişik şehirlerinden bireysel tüccarlar kendi kârları için çabalayarak bağımsız çalışıyorlardı. Bu geçiş vergisini bir kez ödediklerinde kâr

<sup>20</sup> Bu verginin tek bir devlet tarafından uygulanması uluslararası tüccarların çıkarlarına dokunduğundan müsaade edilemezdi. Spartalılar'ın M.Ö.410 da bu verginin uygulanması ve Kalkhedon'un ele geçirilmesi karşısında acil bir karşı hareket düzenlediklerini görüyoruz.

## MLDEMİR/BYZANTION ŞEHİR DEVLETİNİN KLASİK ÇAĞ'DA ( M.Ö.500-300 )...

edebildikleri en iyi yerde yüklerini satmakta serbesttiler. Fakat bu verginin haksız yere konması sebebiyle bu tüccarlar Atina'ya ters tepki bir başka şehirle ticaret etmeyi tercih edebilirlerdi. Dolayısıyla Atinalılar'ın Karadeniz'den gelen hububat ve diğer temel maddelere daha fazla ihtiyaç duyabilecekleri bir dönemde bu tüccarlar Karadeniz bölgesi ile daha fazla ticaret yapmaktan vazgeçebilirlerdi.

Özetlemek gerekirse, bu tür veriler Atina devletinin o zamanda ki şartların gereksinimlerine önceden plânlanmamış bir şekilde karşılık verdiğini düşünmemize yol açıyor. Ne Byzantion'un ne de Atina'nın çok güçlü oldukları dönem olan M.Ö.5.yüzyılda bile öyle uzun vadeli planlanmış Bosphorus ( İstanbul Boğazı )'dan geçiş vergisi alma politikasını uygulamadıkları görünmektedir. Yukarıda aktarılan üç olayın nedenleri tek tek değerlendirildiğinde zamanının gereksinimleri yüzünden dışarıdan yapılan müdahaleler ve desteklerle kısa süreli ve zorunlu olarak gemilerin önünün kesildiğini<sup>21</sup> ve bu verginin uygulandığını görüyoruz.

Sonuç olarak belirtmek gerekirse Atinalılar bile bu geçiş vergisini keyfi olarak uzun süreli uygulayabilme cesaretini gösterememişlerdir. Bu göz önüne alındığında Polybius'a yukarıda aktarılan yargısında hak vermek gerekiyor. Byzantion şehir devleti sadece o zamanın şartlarından kaynaklanan bir mali kriz sebebi ile tepkilere rağmen İstanbul Boğazı'ndan geçiş vergisi alma yöntemine başvurmak zorunda kalmıştır. Diğer bir deyimle M.Ö.5. yüzyıldan 2. yüzyıla kadar elimize geçmiş olan verilere dayanarak Byzantion şehir devleti keyfi olarak İstanbul Boğazı'nda uzun vadeli bir geçiş vergisi uygulama cesaretini gösterememiştir.

Ksenophon, *a.g.e.*, IV.8.31-33.

<sup>21</sup> Klasik Çağ'da Byzantion'luların ve Kalhedonluların keyfi olarak değil yiyecek sıkıntısı sebebi ile M.Ö.362-1 yıllarında Karadeniz den gelen hububat yüklü gemilerin önünü kestikleri görünmüştür ( Demosthenes.L.6 ve 17 ). Bu durum karşısında Atina devleti bölgeye savaş gemileri göndererek hububat yüklü konvoyların korunarak boğazdan emniyetli geçiş yapmasını sağlamışlardır (Demosthenes.L.21).

## M.DEMİR/BYZANTION ŞEHİR DEVLETİ'NİN KLASİK CAĞ'DA ( M.Ö.500-300 )...

Diğer taraftan Polybius'un söz ettiği, Byzantion'un denizden konumunun bu şehrin kendisi açısından büyük avantajlar getirdiği konusundaki yargısına tam olarak katılmıyorum. Polybius'un özellikle belirtmediği nokta şudur: Byzantion'un Asya'dan Avrupa'ya denizden elverişli bir geçiş noktasında olması dış müdahaleyi ve bu bölgeyi kontrol etme arzularını arttırmıştır. Pers Kralı Darius'un M.Ö.512 deki İskit Seferi sırasında Byzantion'u ele geçirip kullanmasını bu bağlamda örnek olarak verebiliriz.<sup>22</sup> Kserkses'in M.Ö.480 lerdeki Hellas'ı işgal girişimindeki başarısızlığı ve Plataea yenilgisinden sonra Atinalılarla Spartalılar'ın ilk yaptıkları icraat muhtemelen gelecekte Hellas'a gelebilecek herhangi bir Pers müdahalesini önlemek için Çanakkale Boğazı'na ve daha sonra Byzantion'a bir sefer düzenlemek ve buraları ele geçirmek olmuştur.<sup>23</sup> Fakat daha sonra iki devlet arasında Byzantion'u elde tutma mücadelesi Sparta kumandanı Pavsaniyas'ın hırslı tutumu yüzünden uzun sürmüştür." Bunlara ilâveten yukarıda müzakere ettiğim olaylarda olduğu gibi, Byzantion'un İstanbul Boğazı'nda bir geçiş vergisi uygulayabilecek bir konumda olması ve liman gelirlerinin çok olması acil paraya ihtiyaç duyan dış güçlerin bu şehre daha fazla müdahalede bulunmalarına sebep olmuştur.

### **KAYNAKLAR**

Archibald, Z.H. *The Odrysian Kingdom of Thrace* ( Oxford, 1998 )

Demir, M. *Aspects of Athenian Relations with the Black Sea Region between 600 and 300 BC*, doktora tezi ( Exeter, Exeter Üniversitesi, 1999 )

Dover, K.J. *A Historical Commentary on Thucydides*, 4. Cilt ( Oxford, 1945-81 )

<sup>22</sup> Darius'un İstanbul Boğazı'na köprü kurulması ve Byzantion şehrindeki faaliyetleri için bk.: Herodot, IV. 83-89.

<sup>23</sup> Bk.: Thukydides, I. 94-5 ve Herodot, IX. 106.

<sup>24</sup> Bu konudaki ilk el kaynaklar için bak: C.W. Fornara, *Archaic Times to the end of the Peloponnesian War*, yeni baskı 1998, Cambridge, s.59-61, no: 61.

M.DEMİR/BYZANTION ŞEHİR DEVLETİ'NİN KLASİK CAĞ DA (M.Ö.500-300)...

Fornara, C.W. *Archaic Times to the end of the Peloponnesian War*, yeni baskı (Cambridge, 1998).

Harding, P. *From the end of the Peloponnesian War to the battle of Salamis: translated documents of Greece and Rome* ( Cambridge, 1985 ).

Hasebroek, J. *Trade and Politics in Ancient Greece* (Londra, 1933 )

Mattingly, H.B, "Periclean Imperialism", *Ancient Society and Institutions: Studies Presented to Victor Ehrenberg on his 75 th Birthday*, derleme. E. Badian ( Oxford, 1966), s. 193-223

Mattingly, H.B, "Two notes on Athenian Financial Documents" *Annals of British School at Athens* 62 ( 1967 ), s.13-19.

Meritt, B.D. *Athenian Financial Documents of the Fifth Century* (Ann Arbor, 1932 )

Meritt, B.D, "Greek Inscriptions" *Hesperia* 5 ( 1936 ), s.355-441

Tod, M.N. *A Selection of Greek Historical Inscriptions*, 2 Cilt (Oxford, 1933-48)